FRC 3. 21109

21109

Donné le 27

CONVENTION NATIONALE.

Case FRC 12350

RAPPORT

SUR

LE PROJET DU CANAL D'EURE ET LOIR,

FAIT

A LA CONVENTION NATIONALE,

Le 25 juin, l'an II de la République,

Au nom des comités d'agriculture et des ponts et chaussées ;

PAR J. M. LÉQUINIO,

Député du département du Morbihan.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA CONVENTION NATIONALE.

CITOYENS,

Le canal dont je viens vous proposer de décréter le projet, doit joindre la rivière du Loir à celle de l'Eure; il va établir sur ces deux rivières une

navigation nouvelle de cent trente-sept lieues de longueur, et ouvrir une nouvelle communication entre la Loire et la Seine. Cette navigation traverse cinq départemens; savoir, d'*Eure*, *Eure-et-Loir*, *Loir-et-Cher*, *la Sarthe*, et *Mayenne-et-Loire*; elle va y porter en même temps et la fécondité dans les campagnes, et l'activité dans le commerce, et l'émulation dans les entreprises industrielles; en un mot, elle va répandre des richesses solides, et porter la vie sur une étendue considerable du territoire de la République, condamné jusqu'ici, par sa position intérieure, à cette espèce de mort politique qui frappe nécessairement toutes les contrées où les communications manquent, et où les transports ne peuvent s'exécuter que par le roulage et d'une manière aussi onéreuse à l'état qu'aux particuliers.

Le Loir passe par Saint-Germain-des-Alluyes, Illiers, Bonneval, Châteaudun, Saint-Avit, Cloie, la Ferté, Villeneuve, Morée, Vendôme, les Roches, Montoire, Trôt, Châtillon, la Châtre, Aretin, Château-du-Loir, le Lude, Créan, la Flêche, Bazoges, Durtal, Ville-Lévesques, Briolais, Ecouflans et Angers; il se décharge dans la Loire deux lieues au-dessous de cette dernière ville, à l'endroit nommé la Pointe.

L'Eure passe par la Loupe, Belhomer, Pongouin, Courville, Pont-Tranchefétus, Chartres, Gaillardon, Maintenon, Epernon, Villers, Lemerlier, Lormaie, Nogent-le-Roi, Saint-André, Anet, Ivry, Pacy, Louviers, le Vaudreuil, et se jette dans la Seine, au-dessus du Pont-de-l'Arche.

La rivière du Loir est belle, profonde, ne déborde presque jamais, et est abondamment pourvue d'eau dans les plus grandes sécheresses; elle est déja navi-

CHICAGO

gable depuis son embouchure dans la Loire jusqu'au Château-du-Loir, mais d'une manière extremement incommode et qui a souvent occasionné la perte des bateaux qui la descendoient ; cette navigation ne se soutient qu'à l'aide de quarante portes marinières qui ont le triple inconvénient de perdre beaucoup d'eau, de noyer les prairies, et de courir les risques de plonger et de perdre les bateaux, ce qui est arrivé assez récemment auprès de la Flèche, où un bateau chargé de bled coula en passant une des portes. Le plan du citoyen Clavaux, auteur du projet actuel, est d'enlever tous les bancs de graviers, les sables, les îlots et autres obstacles à une navigation libre, et de substituer des écluses à sas aux portes marinières.

Depuis Château-du-Loir jusqu'à Bonneval, le Loir n'a jamais été navigable ; le citoyen Clavaux le rendra tel, en creusant, en élargissant son lit, et soutenant par-tout les eaux par des écluses à sas.

La rivière d'Eure est fort maigre ; son lit est trop large dans des endroits et trop étroit dans d'autres ; elle n'est point du tout encaissée ; les moulins sont trop près les uns des autres, ce qui, aux moindres crues, occasionne des débordemens qui ruinent souvent les cultivateurs riverains. Cette rivière est aussi navigable depuis son embouchure dans la Seine jusqu'à Pacy-sur-Eure à l'aide de cinquante-cinq portes marinières qui présentent les mêmes inconvéniens que dans la navigation sur le Loir ; mais le mauvais lit de l'Eure rend encore la navigation sur cette rivière beaucoup plus défectueuse que celle sur le Loir ; le défaut de profondeur des eaux par leur extension force les malheureux navigateurs de se mettre souvent douze, et jusqu'à quinze, à traîner

péniblement un bateau ; et les contraint à passer leur vie presque toujours plongés dans des marais fangeux : souvent des débordemens, plus désastreux encore, viennent interrompre leur navigation et les réduire à l'oisiveté pendant plusieurs semaines, et les priver de tout moyen de subsistance.

Il est du plan du citoyen Clavaux de substituer ici les écluses à sas aux portes marinières, de creuser le lit de l'Eure, de le retrécir dans les endroits où il est trop large, d'encaisser les eaux par deux digues latérales, dont l'une serviroit de chemin de halage, et qui toutes deux empêcheront les débordemens ; enfin après avoir rectifié l'ancienne navigation jusqu'à son terme à Pacy, d'en établir une par les mêmes moyens depuis cet endroit jusqu'au canal artificiel qui doit faire la jonction du Loir et de l'Eure, entre Tranchefétus et Bonneval.

Une digue construite par le maréchal de Vauban, laquelle barre totalement la gorge au-dessus de Pougouin, au moulin de Boisard, formera la retenue du récipient qui doit alimenter le point de partage ; le canal artificiel, ou canal de jonction, aura dix mille cent vingt-sept toises de développement, en prenant du pont de Tranchefétus sur l'Eure, à Bonneval sur le Loir, et formera un coude à l'endroit où le canal d'irrigation viendra l'alimenter.

En partant de la ligne de construction du point de partage, il y a quatre-vingt-dix pieds neuf pouces de pente vers le Loir, et cinquante-quatre pieds neuf pouces vers l'Eure ; mais en enterrant le canal de trente pieds au point de partage, on parvient à racheter déja considérablement cette pente, et les écluses l'affranchiront en entier ; elles auront chacune cent pieds de longueur et seize de largeur ;

leur construction et leur multiplicité exigeant des fonds considérables, et sur-tout l'impossibilité de trouver de bonnes pierres sur les lieux, et la difficulté de les transporter avant l'ouverture du canal, doivent déterminer à laisser au citoyen Clavaux la faculté de construire d'abord les écluses en bois selon les localités, mais sous la condition expresse de les établir en pierres, à l'époque des deux tiers de sa jouissance; il lui sera facile pour lors, et de faire cette dépense, et de profiter de son canal même pour se procurer la pierre que, dans plusieurs endroits, il sera obligé d'amener de vingt-cinq et même trente lieues: c'est ainsi que se sont exécutées, dans le temps, une très-grande partie des écluses du canal de Languedoc; elles furent construites d'abord les unes en pierres, les autres en briques, et les autres en bois, selon les localités, et elles n'ont été toutes construites définitivement en pierres que long-temps après l'ouverture du canal, qui en a facilité le transport dans les lieux où la nature n'en avoit point placé.

Le canal de jonction aura trente-six pieds de largeur par le haut et vingt-quatre par le bas, sur six pieds de profondeur, pour pouvoir toujours contenir cinq pieds d'eau; le chemin de halage aura quinze pieds de largeur.

La digue ou barrage construite, d'après les plans du maréchal de Vauban a sept cents soixant-quatorze pieds de longueur sur vingt-un pieds dix pouces de hauteur, et vingt-quatre en partant du niveau de la rivière d'Eure, qui prend sa source environ six lieues au-dessus; ce récipient contient huit cents cinquante mille toises quarrées, lesquelles multipliées par une toise quatre pieds, moyenne proportionnelle de la profondeur, donne une masse d'un million

quatre cents vingt-trois mille trois cents trente-deux toises cubes d'eau ; ces eaux seront conduites dans le canal de jonction au point de partage, par une rigole d'irrigation qui aura quatorze mille sept cents toises de développement, dix-huit pieds de largeur par le haut, huit par le bas, et cinq pieds de profondeur, pour avoir toujours quatre pieds d'eau. Comme cette rigole d'irrigation ne peut être navigable, les pentes y seront rachetées seulement par des portes marinières qui, par la retenue des eaux, donneront le moyen d'y établir un flottage des bois voisins, dont l'exploitation deviendra par-là aussi facile qu'avantageuse.

Le projet du citoyen Clavaux consiste donc :

1°. A perfectionner l'ancienne navigation établie aux parties inférieures du Loir et de l'Eure.

2°. A rendre les deux rivières navigables dans toute leur longueur jusqu'à Bonneval sur le Loir, et Tranchefétus sur l'Eure.

3°. A ouvrir entre les deux points un canal de jonction qui s'alimentera par la rigole et le récipient dont il vient d'être parlé.

L'administration des ponts et chaussées, à laquelle le projet et les plans, devis et nivellemens ont été soumis, convient de la possibilité de l'exécution ; vos comités d'agriculture et des ponts et chaussées en ont aussi reconnu, et la possibilité, et l'utilité.

Je dois, citoyens, vous apprendre que jamais il n'a été soumis à vos comités aucun plan d'un travail aussi complet, aussi détaillé, aussi parfait que ceux du citoyen Clavaux, et qu'ils doutent qu'on puisse porter ce travail à un plus haut point de perfection ; c'est un préjugé bien favorable à l'auteur pour l'exécution, et cet hommage est dû à ses talens.

Jamais aussi un projet de ce genre n'a été accueilli plus avantageusement par les citoyens sur le territoire desquels il doit être exécuté ; les cinq départemens que doit traverser cette navigation, se sont exprimés de la manière la moins équivoque ; ils sollicitent avec un vif empressement la Convention de décréter promptement ce projet, qui doit porter chez eux la richesse et la vie ; les administrations de département, les administrations de district, de simples communes même, ont pris à cet égard les délibérations les plus pressantes, et vos comités d'agriculture et des ponts et chaussées n'ont trouvé aucun obstacle à vous soumettre le projet de décret suivant pour l'exécution d'une entreprise aussi utile, aussi ardemment sollicitée par le public des départemens où elle doit s'établir, et aussi avantageuse dans les circonstances actuelles où toutes les vues du gouvernement populaire doivent tendre à ouvrir des atteliers et à procurer aux malheureux du travail qui puisse les soustraire à l'indigence qu'une grande révolution ne manque jamais d'opérer par l'émigration, l'avarice ou la mauvaise volonté des riches.

PROJET DE DÉCRET.

ARTICLE PREMIER.

Le citoyen Clavaux et société, sont autorisés à ouvrir un canal de navigation pour joindre les rivières d'Eure et Loir, de Tranchefétus à Bonneval ; à réparer et se servir de la digue faite d'après les plans du maréchal de Vauban, située près le moulin de Boisard, pour former un réservoir qui doit alimenter le point de partage par un canal d'irriga-

tion ; à rendre navigables les rivières d'Eure et du Loir, de Tranchéfetus à Pacy, et de Bonneval au Château-du-Loir ; enfin à perfectionner la navigation déja établie sur ces deux rivières, du Château-du-Loir à Angers, et de Pacy au Pont-de-l'Arche, suivant les plans, devis et détails qu'il a fournis.

II.

Depuis Angers jusqu'au Pont-de-l'Arche, ce canal, les berges, chemins de halage, fossés, francs-bords et contre-fossés, seront exécutés et entretenus par la société, sur une largeur de vingt-cinq toises ; cette largeur sera augmentée dans les endroits où il sera jugé nécessaire d'établir des réservoirs, bassins, ports, abreuvoirs, et des anses pour le passage des bateaux, et dans les endroits où les francs-bords ne donneroient pas assez d'espace pour les dépôts des terres provenantes des fouilles, et aussi où les terres des excavations n'en fourniroient pas suffisamment pour former les digues du canal.

III.

Le citoyen Clavaux fera construire et entretenir à ses frais, pendant tout le temps de sa jouissance, toutes les écluses nécessaires à la navigation sur le canal, et toutes les portes marinières sur celui d'irrigation du point de partage ; il fera de même construire et entretenir tous les ports et les ponts de communication qui seront jugés nécessaires par les corps administratifs sur la demande des conseils généraux de commune, et les ponts ne pourront avoir moins de quinze pieds de largeur y compris les parapets.

IV.

La rivière d'Eure devant être encaissée par deux digues latérales, l'une qui doit servir de chemin de halage, et l'autre seulement à contenir les eaux, le citoyen Clavaux acquerra le terrein des rives des deux côtés, par-tout où il faudra exécuter ces ouvrages, et ne pourra en faire aucun qui, retenant les eaux, leur fasse excéder le niveau actuel.

V.

Il est autorisé à acquérir à ses frais tous les terreins ou établissemens quelconques, nécessaires à l'exécution de son projet, sur l'estimation d'experts nommés contradictoirement avec les propriétaires; et s'il survenoit quelque difficulté, elle sera terminée par un tiers-expert nommé par le directoire du district.

Le propriétaire d'un héritage divisé par le canal pourra, lors du contrat, obliger le citoyen Clavaux d'acquérir les parties restantes, pourvu qu'elles n'excèdent pas en valeur celles acquises pour ledit canal et ses dépendances.

VI.

Le citoyen Clavaux ne pourra se mettre en possession d'aucune propriété, qu'après le paiement réel et effectif de ce qu'il devra acquitter: si on refuse de recevoir ce paiement, ou en tout cas de difficulté, la consignation de la somme à payer (faite dans tel dépôt que les directoires de département ordonne-

ront) sera considérée comme paiement, après qu'elle aura été légalement notifiée; alors toutes oppositions ou empêchemens à la prise de possession seront sans effet.

VII.

Quinzaine après le paiement ou la notification, le citoyen Clavaux est autorisé à se mettre en possession des bois, pâtis et terres à champ emblavés ou non, qui se trouveront dans l'emplacement du canal ou de ses dépendances; à l'égard des bâtimens, clos et marais légumiers, le délai sera de trois mois.

VIII.

Les hypothèques dont les biens qu'il acquerra pour la construction de ce canal et de ses dépendances, pourroient être chargés, seront purgées en la forme ordinaire.

IX.

Ce canal sera traité, à l'égard des impositions, comme le seront tous les établissemens de ce genre.

X.

Le citoyen Clavaux est autorisé à détourner les eaux qui pourroient être nuisibles au canal, à y amener celles qui y seroient nécessaires, et à former des canaux d'irrigation; en indemnisant préalablement ceux dont les propriétés seroient endommagées, et en remplaçant les établissemens utiles au public, dont la suppression auroit été jugée indispensable.

XI.

Sur la demande des conseils-généraux des communes et sur l'avis des districts, les départemens autoriseront les municipalités à construire ou acquérir de la société, et entretenir à leurs frais, les ports qui leur seront utiles; le citoyen Clavaux ni sa société ne pourront alors y percevoir aucun droit, non plus que dans les ports qui existent déja.

XII.

Le citoyen Clavaux et sa société jouiront pendant 60 ans du droit qui sera décrété sur la partie du canal où il n'y a point encore de navigation établie, et pendant 30 ans seulement sur celle où l'on navigue déja dans lesquels temps de jouissance, le terme fixé pour l'achèvement des travaux n'est point compris.

XIII.

Le citoyen Clavaux et sa société entreront pour moitié dans l'entretien des barrages actuellement existans et qui pourroient servir à la navigation qu'ils vont établir.

XIV.

Le citoyen Clavaux commencera ses approvisionnemens dans quatre mois, à compter du jour de la publication du présent décret, afin de pouvoir mettre les travaux en activité dans 6 mois.

Il justifiera dans le même délai de 6 mois, au département d'Eure-et-Loir, qu'il peut disposer d'une somme de cinq millions; et s'il ne remplit pas cette disposition, il sera déchu du bénéfice du présent décret, sans pouvoir rien répéter à la charge de la nation, comme dans le cas où tous les travaux nécessaires à la perfection de la navigation du canal, ne seroient pas terminés dans l'espace de dix années.

XV.

On laisse au citoyen Clavaux la faculté d'exécuter d'abord en pierres ou en bois, et suivant les localités, les ponts et écluses nécessaires aux communications et à la navigation; mais tous les ponts et excluses seront construits en pierres, solidement bâtis, et dans le meilleur état possible, à l'époque des deux tiers des années de sa jouissance, c'est-à-dire, vingt ans avant que la nation entre en possession du canal pour les parties qui n'étoient pas navigables antérieurement, et dix ans seulement avant qu'elle entre en possession des parties navigables autrefois et où le citoyen Clavaux n'auroit fait que perfectionner la navigation.

XVI.

Tous les plans, devis et détails, seront déposés au département d'Eure-et-Loir, en même temps que la soumission.

Tarif du droit de canal, accordé au citoyen Clavaux, depuis Angers jusqu'au Pont-de-l'Arche, sur le canal d'Eure et Loir, et sur le canal d'irrigation qui doit alimenter le point de partage.

ARTICLE PREMIER.

Tous les bateaux chargés de grains, farines, vins, fruits, légumes, chanvre, bois, fers, charbon de bois, sels, poteries, chaux, tuiles et angrais, paieront six deniers du quintal, poids de marc, en raison de chaque lieue de 2,000 toises qu'ils feront sur le canal.

Les marchandises de peu de valeur, telles que pierres, ardoises, plâtre, charbon de terre et bois à brûler non flottant, paieront un tiers de moins.

II.

Les trains de bois flottant de toute espèce, et les bateaux vuides qui passeront sur ce canal, paieront douze sous par toise de longueur et par lieue.

Les bateaux qui n'auront que le tiers de leur charge, ou moins, paieront les mêmes droits en sus de ceux dus par les marchandises : les batelets et bachots d'environ vingt-cinq pieds de longueur, paieront quinze sous par lieue.

III.

Les voyageurs par les coches, diligences, batelets et galiotes établis sur ce canal, paieront trois sous par lieue, et six deniers par quintal, et par lieue,

pour leurs effets et marchandises au-dessus de ce qui excédera le poids de dix livres.

IV.

Les bateaux chargés, les batelets ou bachots qui les suivent, et les trains de bois qui entreront dans ce canal, pour se rendre à leur destination, pourront y rester pendant dix jours sans rien payer pour droit de séjour; après ce temps, les bateaux et trains de bois paieront un sou trois deniers par journée de vingt-quatre heures et par toise de longueur pendant leur séjour dans ce canal ou ses ports, et les batelets et bachots deux sous seulement par journée.

Les bateaux vuides, les batelets ou bachots qui emprunteront le passage du canal pourront y rester quatre jours sans payer les frais de séjour; après ce temps, ils les acquitteront, comme il est dit ci-dessus, hors les temps où la navigation seroit interrompue.

V.

Tous les objets appartenant à la nation, transportés sur ce canal, ne paieront que la moitié du droit de tarif ci-dessus.

DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.